ROK XIX Warszawa, lipiec 1938 r. Nr. 7 (278)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

„U M O W N I“

W listopadzie r. b. minie lat 20 od przejęcia administracji kolejowej przez władze polskie, w lutym r. b. minęło lat 13 od wprowadzenia w życie przepisów o ujednostajnieniu stanowisk wzgl. tytułów służbowych, za kilka kilka dni minie dziewięć lat od wydania pierwszej, jednolitej polskiej pragmatyki służbowej dla pracowników P. K. P. oraz 4 lata i 6 miesięcy od ostatniej nowelizacji tejże pragmatyki. Zdawałoby się, że czas to dość długi, aby raz wreszcie uporządkować stosunki służbowe, aby normy prawne dostosować do potrzeb życia, czy też aby życie służbowe unormować według reguł i dyspozycyj zawartych w obowiązujących przepisach.

A jednak jest to u nas wciąż jeszcze nieosiągniętym i bodaj czy wogóle możliwym do zrealizowania ideałem. Trudno dociec, czemu należy to przypisać, czy nieudolności właściwych w tej dziedzinie urzędów, czy też świadomej chęci utrzymania stosunków służbowych w stanie płynności aby zachować możliwie jak największą i niczym nie skrępowaną swobodę prowadzenia „polityki personalnej“.

O konieczności uporządkowania stosunków personalnych pisaliśmy już wielokrotnie, podnosząc z naciskiem szkodliwość obecnego stanu rzeczy przede wszystkim dla interesów P. K. P. Obecnie chodzi nam o jedną tylko, lecz bardzo ważną i szczególnie palącą, kwestję, a mianowicie o systematyczne wysługiwanie się w służbie parowozowej pracownikami „umownymi“ i o sposób traktowania tych pracowników.

„Polskie Koleje Państwowe“ są przedsiębiorstwem olbrzymim i posiadają zadania różnorodne. Ponadto ruch kolejowy posiada ze względów oczywistych nasilenie zmienne, wskutek czego i zapotrzebowanie personelu nie zawsze jest jednakie. Zrozumiałym jest w tych warunkach, że pracownicy zatrudnieni na P. K. P. nie mogą mieć jednakich uprawnień i takiego samego charakteru służbowego. Np. inżynier - specjalista zatrudniony przy budowie nowej linii kolejowej potrzebny jest kolejom tylko do wykonania pewnego zadania lub do pracy przez pewien tylko okres czasu i wobec tego nie ma potrzeby angażować go na stałe, lecz wystarczy zawrzeć z nim umowę o pracę i wymówić ją z chwilą ukończenia zadań do których został powołany. Także i pracownik zaangażowany chwilowo do przebudowy nawierzchni lub do uprzątania śniegu w zimie, nie może i nie powinien należeć do personelu stałego i wystarczy aby zgodzono go do pracy na zwykłych, normalnych warunkach, tak jak to ma miejsce wszędzie i zawsze w podobnych wypadkach.

Niemniej jasnym i zrozumiałym jest jednak, że istnieją na P. K. P. zajęcia i stanowiska, które powierzone być mogą tylko personelowi fachowemu, kwalifikowanemu i doświadczonemu i, że pracownicy zatrudnieni na tych stanowiskach muszą być zaangażowani na stałe, a skoro służbę kolejową na takich stanowiskach uważa się u nas za funkcję publiczną — przeto i charakter tych pracowników powinien być publiczno - prawny a ich prawa i obowiązki regulować powinna pragmatyka służbowa.

Do takich stanowisk należą bezwątpienia stanowiska maszynistów i pomocników maszynistów i to nie tylko z natury rzeczy, lecz i zgodnie z obowiązującymi przepisami. W świetle tych przepisów należą te stanowiska do kategorii stanowisk etatowych, uzupełniać je należy z pośród praktykantów, do egzaminu na maszynistę parowozowego dopuszczać można tylko etatowych pomocników maszynistów II kl. i t. d.

Tak mówi prawo obowiązujące — ale praktyka życia, idąc za wskazówkami i stosując się do wymogów polityki personalnej przechodzi nad tym do porządku dziennego. Mimo, iż od wprowadzenia w życie nowej pragmatyki, minęło już — jak się rzekło wyżej — 4 i pół roku, nikt dotąd nie widział ani nie słyszał o „praktykantach“ w służbie parowozowej, stanowiska etatowe w tej służbie uzupełnia się z reguły z grona „stałych“, dla których nie ma w niej zupełnie miejsca, do egzaminu na maszynistę dopuszczało się poprzednio wbrew przepisom i dopuszcza się obecnie zgodnie z nimi pracowników nie posiadających etatu, a przede wszystkim administracja posługuje się w tej służbie często i coraz to częściej pracownikami umownymi.

Stosowana od wielu lat konsekwentnie praktyka wymaga jakiegoś unormowania; to też zaszła, jak widać po-

trzeba podzielenia licznej rzeszy „umownych" czy też — jak ich nazywano poprzednio — „czasowych" na kategorie. Podziału takiego dokonano istotnie, wskutek czego pracownicy ci nie mogą już narzekać na brak odpowiednich tytułów. Mamy więc „umownych pracowników umysłowych stałych", „umownych robotników stałych", „umownych pracowników niestałych" i „umownych pracowników sezonowych", ale, co najciekawsze, zasadnicze prawa i obowiązki owych licznych kategoryj pozostały niezmienione i dla wszystkich jednakie. Normują je obowiązujące ogólnie przepisy prawne dotyczące prywatno - prawnej umowy o pracę, które odznaczają się tym, że z reguły nie liczą się z odrębnymi i nie spotykanymi poza tym, warunkami pracy kolejowej. Odznaczają się zresztą także czymś innym, a mianowicie: zapewniają pracodawcy łatwą i nieskrępowaną możność rozwiązania umowy o pracę w każdej chwili bez podania powodów, a wskutek tego umożliwiają stosowanie wobec, bezbronnego w tych warunkach, pracownika pod grozą zwolnienia z pracy, wszelkiego rodzaju nacisku, oraz wyzyskiwanie go w sposób nie dający się niczym usprawiedliwić.

Takich „pracowników umownych" mamy sporo w służbie parowozowej. Wielu z nich dostało się do tej kategorii za karę, za to mianowicie, że popełnili przestępstwo, nie notowane coprawda w kodeksie karnym, jednakże w służbie kolejowej pociągające za sobą przykre konsekwencje, a mianowicie, będąc już pracownikami „stałymi" powołani zostali do służby wojskowej. Gdy z tej służby powrócili — nie przywrócono im już poprzednich stanowisk, lecz zaliczono ich za karę w poczet umownych. Ci, oczywiście, których do wojska nie powołano, pozostali na swych poprzednich stanowiskach i dziś są bądź to nadal „stałymi", bądź nawet i etatowymi a tamtym, dobrze tak, mają za swoje. Przyznać należy, że jest to, zwłaszcza w dzisiejszych czasach, bardzo osobliwa propaganda miłości dla armii i poważania dla szczytnych obowiązków służby wojskowej i aż podziw bierze, że owi, kapitanowie, majorowie a nawet i pułkownicy, od których tak rojno w biurach personalnych, nie pomyśleli dotąd o krzywdzie, którą „własnoręcznie — jeśli wolno się tak wyrazić — wyrządzają własnym „towarzyszom broni".

Charakter służbowy tych pracowników umożliwia rozmaite manipulacje rachunkowo - budżetowe. Wiadomo, iż budżet kolejowy jest takim sobie wypracowaniem rachunkowym, które obowiązuje wprawdzie do odpowiedniego kontowania pozycyj dochodów i rozchodów, które jednakże nie krępuje w niczym gospodarki ludzkim materiałem. Jeśli etaty i kredyty np. na służbę parowozową są w budżecie niewystarczające, „pożycza się" pracowników z innych działów budżetu, z reguły ze służby warsztatowej i dlatego poważna ilość „umownych" pracowników parowozowych figuruje w papierkach w służbie warsztatowej, t. j. w rozdziale 5-tym budżetu, a ten stan rzeczy trwa nie miesiąc i nie dwa, lecz całymi latami,i należy do objawów zupełnie normalnych. Nic by nas to nie obchodziło, gdyby nie okoliczność, że zaliczony przypadkiem do obcego działu pracownik, ma zamkniętą zupełnie możność uzyskania stanowiska „stałego" lub „etatowego" i, że musi wpierw „awansować" do swojego rozdziału budżetowego, aby zdobyć jakieś widoki polepszenia swoich szans służbowych.

Pod naciskiem potrzeb życia a wbrew formalnym postanowieniom przepisów dopuszczano „umownych" pomocników maszynistów do egzaminu na maszynistę parowozowego na długo przed tym, zanim M. K. usankcjonowało tą praktykę wydaniem stosownego zarządzenia, wskutek czego wielu z nich posiada prawo kierowania parowozem. Dzięki temu administracja kolejowa wysługuje się nimi w razie potrzeby na stanowiskach kierownika parowozu, co jej zresztą nie przeszkadza przydzielać ich również... do podbijania podkładów lub do opalania kotłów na lotnisku w Okęciu.

Przeniesienie pracownika stałego lub „etatowego" jest przedsięwzięciem kosztownym. Wprawdzie administracja personalna umie sobie doskonale z tym radzić, np. przez zmuszanie pracowników do wnoszenia „dobrowolnych" próśb o przeniesienie, ale zawsze jest to proceder nie całkiem legalny, pracownicy podnoszą krzyk, związki protestują i t. d. Łatwiej wobec tego przenosić „umownych". Tym wystarczy powiedzieć, że w dotychczasowym miejscu nie ma dla nich zatrudnienia i że jeśli chcą pracować nadal, muszą się przenieść „dobrowolnie" gdzieindziej. „Umowny", stały czy niestały musi oczywiście ustąpić pod naciskiem takiego argumentu, to też jesteśmy świadkami ustawicznych wędrówek takich pracowników po całej niemal Polsce. Wielu z nich pozostaje na nowym miejscu, ale inni wracają po latach i po odbyciu wędrówki, do stron rodzinnych, nabiedowawszy się oczywiście należycie, doznawszy szeregu upokorzeń, zaznawszy głodu, chłodu i poniewierki. Gdybyż przynajmniej administracja poprzestała na zaoszczędzeniu kosztów przesiedlenia, ale i to jej nie wystarcza! Przy sposobności przeniesienia zdobywa ona bowiem kosztem umownych jeszcze i inne zyski czy też oszczędności budżetowe. Płaca dzienna pracownika umownego normowana jest, jak wiadomo, według poziomu wynagrodzeń za pracę, istniejącego w danej miejscowości. Są miejscowości o płacach wyższych i o płacach niższych i są też i obowiązują na P. K. P., stosowne w tym względzie normy. Otóż jeżeli pracownik „umowny" przeniesiony zostanie do miejscowości o niższym poziomie wynagrodzeń, niż to, które otrzymywał poprzednio — otrzymuje bezzwłocznie niższą dniówkę, jeśli jednak przeniesiono go do miejscowości o płacy wyższej — wówczas dotychczasowe wynagrodzenie pozostaje nie zmienione. Tak było np. z wszystkimi pracownikami przeniesionymi z b. zaboru pruskiego do Warszawy i wskutek tego zdarza się, iż np. nowo przyjęty ale wprost w Warszawie pracownik ma płacę wyższą o kilkanaście lub nawet o kilkadziesiąt procent, niż pracujący na P. K. P. od lat 10-ciu, kwalifikowany i egzaminowany pracownik, który zmuszony został do dobrowolnego przeniesienia się do Warszawy i otrzymuje tu dniówkę według płacy przeciętnej ustalonej dla Gniezna lub Ostrowia Wielkopolskiego.

Urlopy otrzymują pracownicy „umowni" według norm obowiązujących w przemyśle prywatnym. Normy te odróżniają tylko pracowników umysłowych i fizycznych, nie znają zaś kategorii stanowisk na których służba wyczerpuje szczególnie system nerwowy i które w kolejnictwie — oczywiście jeśli chodzi o pracowników objętych pragmatyką — korzystają z wyższego wymiaru urlopów na równi z pracownikami umysłowymi. Umundurowanie mogą tacy pracownicy wprawdzie otrzymać ale wówczas tylko, gdy są umieszczeni na liście „stałych zastępców". Wprawdzie jest regułą, że pracownicy ci zatrudnieni są na parowozie od kilku lat bez przerwy, jednak nie mogą jakoś trafić na ową listę stałych zastępców, któż bowiem może przewidzieć czy ich jutro lub pojutrze administracja nie przydzieli znowu do służby drogowej lub nie wypożyczy jakiemuś lotnisku?

O samopoczuciu takich pracowników, o ich odporności na najrozmaitsze wpływy, naciski i perswazje, o możności zachowania godności pracownika i obywatela już i wspominać nie warto. A przecież pełnią oni tę samą i niczym nie gorszą niż inni służbę, zatrudnieni są na stanowiskach przewidzianych dla pracowników etatowych, mają te same obowiązki, co i ich koledzy „stali" czy też „etatowi" i odczuwają dokładnie te same potrzeby. Ich praca posiada dla P. K. P. nie mniejszą bynajmniej wartość, a wobec tego nie umiemy znaleźć żadnego argumentu ani rzeczowego ani formalnego, któryby usprawiedliwiał dotychczasowe metody postępowania władz kolejowych.

Pierwszym i podstawowym obowiązkiem administracji kolejowej jest szanowanie i ścisłe przestrzeganie obowiązujących a przez nią samą wydanych przepisów. Przepisy te nie przewidują w służbie parowozowej pracowników „umownych" i to bez względu na tytuły którymi ich ostatnio obdarzono. Należy zatem mianować na etat tych którzy posiadają ku temu odpowiednie warunki, innych zaś zaliczyć w poczet „praktykantów".

W tym duchu podjęliśmy też stosowne starania w M. K., w przewidywaniu zaś, iż takie ryczałtowe i jedynie skuteczne uporządkowanie stosunków może napotkać chwilowo na pewne trudności budżetowe — zabiegamy na podstawie wniesionych przez nas, odpowiednio umotywowa-

nych memoriałów, o podwyższenie wymiaru urlopu wypoczynkowego, o przydział umundurowania oraz o sprawiedliwe unormowanie poziomu „dniówek" dla umownych pracowników parowozowych. Przekonani jesteśmy, iż starania nasze odniosą skutek pomyślny, o ile tylko umowni, pracownicy parowozowi w zrozumieniu własnego interesu skupią się pod naszymi sztandarami i poprą akcję Związku swą zdecydowaną i solidarną postawą.

MANIPULACJA „UPROSZCZONA"

Zmiana systemu obliczania dodatków za czas służby na parowozie miała, jak wiadomo, na celu przede wszystkim uproszczenie manipulacyj ewidencyjno-rachunkowych i miała właśnie tą drogą zapewnić administracji kolejowej znaczne oszczędności.

Nie mamy możności przeprowadzenia ścisłych obliczeń, sądząc jednakże na oko, jesteśmy przekonani, że cel ten nie został osiągnięty. Przez dłuższy okres czasu zmiana systemu nie tylko nie przynosiła żadnych oszczędności manipulacyjnych, lecz przeciwnie, zmusiła właściwe urzędy do podwójnych obliczeń, a w dodatku jeszcze do wyprowadzania różnic w zarobkach. Kilkakrotne zmiany przepisów wymagały wykonania skomplikowanych obliczeń statystycznych, odbywania licznych konferencyj i narad oraz opracowywania coraz to nowych, skomplikowanych zestawień. Wreszcie obecnie, po wprowadzeniu w życie nowej instrukcji o prowadzeniu raportów z jazdy i książeczek pracy drużyn parowozowych, okazało się, że nowy system wymaga stworzenia osobnych biur obrachunkowych o skomplikowanej administracji i potężnej obsadzie, a mimo to, obliczenia szwankuja i to ze szkodą drużyn parowozowych.

Biura obliczeniowe, ustalonym już u nas zwyczajem, kierują się w swej pracy metodami typowo biurokratycznymi, a w szczególności uznają jedynie i wyłącznie papierki. To, co w papierku „stoi" napisane to jest dla nich święte i niewzruszalne, choćby było jawnie niedorzeczne, a to czego w papierkach nie ma, to i w rzeczywistości dla nich nie istnieje.

Podstawą obliczenia wysokości „godzinowego" są raporty z jazdy, prowadzone przez kierowników pociągu. Raporty te są bardzo skomplikowane i drobiazgowe, a warunki pracy kierowników pociągu są tego rodzaju, że tu i owdzie, bez winy z ich strony znajdują się w nich omyłki. Biura rachunkowe jednak nie uznają pomyłek. Wystarczy, aby kierownik pociągu wpisał jakąś cyfre do niewłaściwej rubryki, a już drużyna parowozowa nie otrzymuje swojej należności. Co jednak najciekawsze, skrupulatne biura, nie uznające pomyłek bliźniego — same mylą się aż nadto często i zdarza się, że np. należność maszynisty przyznają pomocnikowi lub odwrotnie. Po za tym okazało się, że bezduszne papierki nie zawsze trafiają tam, gdzie należy i że wiele raportów z jazdy ginie po drodze. W takim wypadku konsekwencje ponosi nie ten, kto raport zagubił, lecz drużyna parowozowa, która nie otrzymuje należności. Żadne reklamacje, ani perswazje, mimo oczywistości zarzutów, nie są w stanie zmiękczyć serca p.p. biurokratów obrachunkowych. Istnieje np. raport z jazdy drużyny parowozowej z miejsca pracy do parowozowni, czy też do stacji zwrotnej, ale zaginął raport z jazdy powrotnej. Biuro odmawia stanowczo wypłaty dodatku za jazdę powrotną, choć interesowany tłumaczy, że przecież na skrzydłach nie wracał wraz z parowozem do parowozowni macierzystej, że istnieje przecież raport z jazdy następnej, podjętej znowu z miejsca przydziału i że to nie jego wina, iż raport zaginął...

Tak samo stanowczo odmawiają owe biura zapłaty, jeśli przypadkiem kierownik pociągu przekręcił nazwisko pracownika parowozowego, opuścił w nim jakąś literę, wpisał je nieczytelnie lub zastosował mylną pisownię, jeśli zachodzi pomyłka w numerze lub serii parowozu itp. Rezultat z tego taki, iż nie ma parowozni, w której nie byłoby pomyłek w obliczaniu „godzinowego", przy czym bies rachunkowy sprzyja najwidoczniej administracji kolejowej, bo pomyłki polegają — zapewne przypadkiem — z reguły na uszczupleniu należności pracowników. Nie chodzi bynajmniej o jakieś sporadyczne, pojedyncze i wyjątkowe wypadki: W parowozowni Kutno, otrzymało ostatnio 95% pracowników parowozowych mniej niż im się należało, w parowozowni Piotrków 50% i tak jest we wszystkich parowozowniach, niemal bez wyjątku.

W dodatku, wskutek scentralizowania obliczeń w jednym biurze, urzędującym w siedzibie Dyrekcji utrudniona, a nawet wręcz niemożliwa jest kontrola obliczeń należności ze strony zainteresowanych bezpośrednio pracowników. Poprzednio, gdy obliczenia prowadziły biura parowozowni na miejscu — pracownik miał możność sprawdzić, co jakiś czas osobiście, czy obliczenia są prawidłowe i czy nie ma jakichś omyłek lub braków w materiale statystycznym, przy czym słuszność ewentualnej reklamacji można było sprawdzić a wskutek tego, omyłki w obliczeniach należały do rzadkich wyjątków. Obecnie pracownik nie wie nic i nic się nie może dowiedzieć, dopóki nie otrzyma należności na rękę, a reklamacje napotykają na nieprzezwyciężone trudności, albowiem biura rachunkowe operują, jak się rzekło, wyłącznie papierkami, posiadają ich całe stosy, nie znają ani pracowników, ani warunków pracy, a osobistych interwencyj nie przyjmują wskutek czego reklamacje wędrujące miesiącami „drogą służbową", żadnego skutku nie odnoszą, nawet wówczas, gdy jasnym jest, że zachodzi omyłka.

Sprawność działania owych biur pozostawia zresztą wiele do życzenia, także jeśli chodzi o terminy. Co raz to częściej zdarza się, iż listy wypłat nie są gotowe w terminie, co jest zupełnie zrozumiałe, skoro listy owe mają być gotowe, zatwierdzone i przesłane do właściwych parowozowni przed dn. 15 następnego miesiąca, a tymczasem 13, a nawet 14-tego nie ma jeszcze wszystkich raportów z iazdy w biurze obrachunkowym.

Jak z tego widać, szwankuje zarówno system, jak też i metody i sprawność pracy biur rachunkowych. Jak zwykle w podobnych wypadkach, biura, zamiast dołożyć starań aby zło usunąć i działalność swoją usprawnić — zajmują się tym, co do nich, jako żywo, nie należy, a mianowicie, wydają na własną rękę różne normy interpretacyjne i przepisy, jak należy obliczać dodatki, za co należy się dodatek, a za co nie itd. Te reguły nie zawsze są zgodne z tekstem i intencja przepisów oraz z zarządzeniami M. K., zawsze jednak i to bez wyjątku, mają na celu uszczuplenie należności pracowników parowozowych. Powiększa to, oczywiście, chaos, mnoży reklamacje i potęguje — znaczne i bez tego — zamieszanie w stosunkach służbowych.

Usiłujemy pisać o tym spokojnie, mimo, iż wśród pracowników daje się odczuć z tego powodu poważny ferment i wzburzenie. Trudno zresztą dziwić się temu, jest to bowiem objaw nie spotykany w uporządkowanych stosunkach, aby pracownik ponosił konsekwencje braków, usterek i zaniedbań, powstałych bez swej winy, aby mu odmawiano należnych mu słusznie świadczeń z powodu omyłek zawinionych przez kogo innego i aby o swoją krzywdę nie mógł się skutecznie upomnieć. Niektóre usterki przypisać należy zapewne temu, iż biurokracja obrachunkowa nie ma jeszcze tego ducha, który ją ożywia tj. rutyny, chodzi bowiem o nowe przepisy i o nowy system, większość jednakże tych usterek wynika z wadliwego systemu i wadliwej organizacji pracy.

Ufamy, iż M. K., które, jak możemy wnioskować z dotychczasowego stanowiska czynników miarodajnych, ma dobrą wolę uporządkować naprawdę stosunki i pragnie uprościć manipulacje rachunkowe we własnym, dobrze zrozumianym, interesie — wyda stosowne zarządzenia, aby wskazane braki i wady usunąć radykalnie. W tym mniemaniu Prezydium Związku zwróciło się do Prezesów Okręgów o przygotowanie na najbliższe posiedzenie Zarządu Głównego, zwołane na dzień 3.7. b. r. materiału informacyjnego ze wszystkich okręgów dyrekcyjnych. Po przedyskutowaniu sprawy, wystąpimy do M. K. ze stosownymi wnioskami, o których nie omieszkamy powiadomić czytelników w najbliższym numerze „Maszynisty".

PODWYŻSZENIE DODATKU LOKALNEGO DLA GDYNI

W Dzienniku Ustaw Nr. 43, z roku 1938, poz. 358, ogłoszone zostało Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 1938 r. mocą którego, drogą nowelizacji przepisów uposażeniowych dla pracowników P. K. P., podwyższony został dodatek lokalny przysługujący pracownikom pełniącym służbę w Gdyni. Wysokość tego dodatku ustalona została jak następuje:

1) Pracownicy etatowi i praktykanci:

grupa uposażenia	dodatek w zł. miesięcz.	dotąd
7	60	30
8	50	25
9	40	20
10	40	20
11	30	15
12	30	15

2) Pracownicy stali:

kategor. pracy	dodat. w zł. dziennie Tabl. A.	Tabl. B.	dotąd Tabl. A.	Tabl. B
2	1.60	1.30	80	65
3	1.20	1.00	60	50
4	1.20	1.00	60	50
5	0.80	0.70	40	35

Jak widać z porównania, dodatek podwyższony został o 100% i jest obecnie wyższy niż dodatek lokalny przysługujący pracownikom zatrudnionym w Warszawie.

Rozporządzenie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1938 r. z czego wynika, iż pracownicy zatrudnieni w Gdyni w miesiącach kwietniu, maju i czerwcu 1938 r. otrzymają jednorazowo odpowiednie wyrównanie.

W tym samym rozporządzeniu sprostowano zgodnie z faktycznym stanem rzeczy nazwę miejscowości „Królewska Huta" na „Chorzów" przy czym jednakże wysokość przysługującego dla tej miejscowości dodatku nie uległa zmianie.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI Z. Z. M.

14. Uprzywilejowane zaliczanie czasu służby parowozowej do wysługi emerytalnej.

Sprawa kol. Groborza Ewalda, Rybnik.

Kol. Groborz Edward zatrudniony ostatnio w parowozowni Rybnik Dyr. O. K. P. w Katowicach pracował na P. K. P. od dnia 18 sierpnia 1922 r. początkowo jako pracownik nieetatowy i wobec tego, aż do chwili mianowania na stanowisko etatowe t. j. do dnia 30 czerwca 1929 opłacał składki ubezpieczeniowe do Kolejowej Kasy Emerytalnej dla robotników kol. b. zaboru pruskiego. Uzyskawszy z dniem 1.VII.1929 etatowe stanowisko służył kol. Groborz stale jako pracownik parowozowy aż do r. 1935 po czym, wskutek stwierdzonej niezdolności do pełnienia obowiązków służbowych, został ze służby zwolniony.

Dyrekcja O. K. P. w Katowicach, wymierzając mu zaopatrzenie emerytalne, zaliczyła mu do wysługi emerytalnej cały okres jego służby, jednakże okres służby nieetatowej od r. 1922 do 1.IX 1929 oraz okres służby, po wejściu w życie nowych przepisów emerytalnych od 1.II do 21.XI 1934 policzyła mu pojedyńczo mimo, iż w obu tych okresach był on pracownikiem parowozowym, stale zatrudnionym na parowozie.

Od uskutecznionego w ten sposób wymiaru zaopatrzenia emer. odwołał się kol. Groborz przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do Ministerstwa Komunikacji domagając się uprzywilejowanego zaliczenia całego okresu swej służby parowozowej i to zarówno za czas, kiedy był pracownikiem nieetatowym jak też za okres po wprowadzeniu nowych przepisów emerytalnych. Ministerstwo Komunikacji załatwiło odwołanie kol. Groborza odmownie wychodząc z założenia, że 1) służba nieetatowa opłacona składkami ubezpieczeniowymi do Kolejowej Kasy Emeryt. b. zaboru pruskiego nie podlega uprzywilejowanemu zaliczeniu, albowiem zaliczeniu takiemu podlegają według mniemania MK tylko okresy opłacane opłatą emerytalną do Skarbu Państwa, 2) służba parowozowa od 1.II 1934 do 21 listopada 1934 nie podlega zaliczeniu uprzywilejowanemu albowiem okres ten jest krótszy niż rok a w sposób uprzywilejowany można zaliczać tylko pełne lata.

Orzeczenie M. K. zaskarżył kol. Groborz za pośrednictwem Referatu Prawnego Centrali do Najwyższego Trybunału Administracyjnego, który *wyrokiem z dnia 29 listopada 1937 r. l. rej. 5232/35* uchylił zaskarżone orzeczenie z powodu niezgodności z prawem. W uzasadnieniu tego wyroku przytoczył N. T. A. następujące motywy:

Według postanowienia ust. (3) § 46 rozp. Rady Ministrów z dn. 28 stycznia 1934, okresy opłacane do dn. wejścia w życie tegoż rozp. (t. j. do dnia 1 lutego 1934) półtorakrotną opłatą zalicza się do wysługi emerytalnej w wymiarze 1 rok za 18 miesięcy zaś według postanowienia ust. (4) § 46 tegoż rozp. R. M. — okresy służby kolejowej spędzone w Państwie Polskim do dnia wejścia w życie tego rozp. przez pracowników stale zajętych na parowozie oraz pracowników w służbie konduktorskiej, nie opłacane 1½-krotnymi opłatami zalicza się do wysługi emerytalnej w wymiarze 1 rok jako 14 miesięcy.

Przepis § 46 ust. (4) nie wspomina o „przepisach poprzednio obowiązujących" lecz jako kryterium przywileju liczenia 1 roku za 14 miesięcy określa tylko służbę parowozową względnie konduktorską z czego wynika iż *wolą ustawodawcy było niewątpliwie udzielenie ograniczonego uprzywilejowania (1 rok za 14 miesięcy) pracownikom kolejowym za ich służbę parowozową i konduktorską (cięższą od innych rodzajów służb kolejowych) w tych przypadkach, gdy nie służy im prawo przez opłacanie 1½-krotnej opłaty do jeszcze korzystniejszego liczenia.*

Wobec tego zapatrywanie pozwanej władzy uznać należy za nieuzasadnione albowiem, oceniając sporne zagadnienie w świetle omówionych przepisów, należy uznać za *obojętne czy interesowany pracownik opłacał opłaty do Skarbu Państwa czy też składki ubezpieczeniowe do Kasy Emerytalnej prac. kol. byłej dzielnicy pruskiej*, skoro okres przynależności do tej Kasy podlega zaliczeniu do wysługi emerytalnej i został do tej wysługi zaliczony.

Tak zresztą — i to zgodnie z treścią przepisów emerytalnych — ujmuje to zagadnienie rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie wykonania przepisów emerytalnych, zamieszczone w Dzienniku Urzędowym M. K. poz. 163 z r. 1934, które w punkcie 11 ust. (4) wyjaśnia że *„przy ustalaniu wysługi emerytalnej — okresy służby w Państwie Polskim policzalne do wysługi emerytalnej a nie opłacone 1½-krotną opłatą zalicza się do wysługi emerytalnej w wymiarze 1 rok jako 14 miesięcy"*. Okres służby skarżącego od 18 sierpnia 1922 do 30 czerwca 1929 jest nie tylko „policzalny" do wysługi emerytalnej lecz został nadto do tej wysługi faktycznie zaliczony a więc winien być zaliczony w sposób uprzywilejowany.

Nieuzasadnionym jest również zapatrywanie M. K. jakoby uprzywilejowanemu zaliczeniu podlegały tylko pełne lata służby i jakoby z tego powodu nie można było zaliczyć w ten sposób okresów służby skarżącego od 1.VII do 31.VIII 1929 oraz od 1.II do 21.XI 1934. Normujący tę sprawę *§ 46 rozp. M. K. z dn. 28.I 1934 w ust. (3) i (4) nie zawiera ograniczeń, któreby uzasadniały stanowisko zajęte przez pozwaną władzę* mówią bowiem tylko o „okresach" służby parowozowej i konduktorskiej. Wobec tego, jak to już N. T. A. wyjaśnił poprzednio w wyroku l. rej. 7671/34, *służba parowozowa podlega zaliczeniu uprzywilejowanemu także i wówczas gdy poszczególne jej okresy nie trwały przez cały pełny rok.*

15. Zaliczenie do wysługi emeryt. czasu służby wojskowej w b. państwie zaborczym.

Sprawa Hulokowej Elżbiety, Rybnik.

Po śmierci ś. p. kol. Aloizego Huloka, masz. par. Rybnik Dyrekcja O. K. P. w Katowicach wymierzyła wdowie po nim Elżbiecie Hulokowej zaopatrzenie wdowie na podstawie 20 lat wysługi emerytalnej. Do tej wysługi zaliczono czas służby na kolejach b. zaboru pruskiego od 16.III 1920 do 19 czerwca 1922, czas służby polskiej oraz czas służby wojskowej w b. państwie niemieckim od 23 września 1916 do 31 października 1918. Nie zaliczono natomiast czasu służby wojskowej (obowiązkowej) od 13 września 1914 do 22 września 1916.

Od decyzji Dyrekcji odwołała się wdowa Hulokowa przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do M. K., które jednakże odwołania nie uwzględniło wychodząc z założenia iż zaliczenie obowiązkowej służby ś. p. kol. Huloka w armii zaborczej byłoby sprzeczne z prawem obowiązującym a w szczególności z postanowieniami § 46 rozp. R. M. z dn. 8.VII 1932 r. albowiem w chwili wejścia w życie rozp. R. M. z dn. 4.VII 1929 nie miał on 10-letniej służby zaliczonej do wysługi emer. na podstawie ustawy emerytalnej z dn. 11 grudnia 1923 r.

Na skutek skargi, którą wdowa wniosła na to orzeczenie za pośrednictwem Referatu Prawnego Centrali Najwyższy Trybunał *wyrokiem z dn. 13 października 1936 uchylił zaskarżone orzeczenie jako niezgodne z prawem* z następujących powodów:

Według postanowień przejściowych do odrębnych przepisów emerytalnych dla pracowników kolejowych (§ 47 ust. 1 rozp. R. M. z dnia 4.VII 1929, § 46 ust. (1) wydanego następnie rozp. R. M. z dn. 8.VII 1923: *podlegają bezpłatnemu zaliczeniu do wysługi emerytalnej pracowników kolejowych te wszystkie okresy ich służby, które zaliczalne były do wysługi emerytalnej na podstawie ogólnej ustawy emerytalnej z dn. 11 grudnia 1923 r.* normującej uprawnienia emer. pracowników kol. przed wprowadzeniem przepisów odrębnych t. j. przed 1.IX 1929. *Obowiązkowa służba wojskowa w b. armii niemieckiej podlegała zaliczeniu do wysługi emerytalnej na podstawie postanowień art. 81 ust. 1, w związku z art. 37 ust. 4 oraz w związku z postanowieniami § 15 niemieckiej ustawy emerytalnej z r. 1872* — jak to zresztą N. T. A. wyjaśnił już poprzednio w wyrokach l. rej. 1625/32 i l. rej. 1747/34.

Ponieważ przeto służba wojskowa męża skarżącej podlega zaliczeniu do wysługi emer. i ponieważ ponadto, jak wynika z dokumentów, posiadał on w dniu 1.IX 1929 łącznie 11 lat i 12 dni służby uzasadniającej prawo do zaopatrzenia emer. przeto odmowne stanowisko M. K. nie znajduje uzasadnienia w przepisach obowiązującego prawa.

WYNAGRODZENIE PRACOWN. UMOWNYCH
W CZASIE SZKOLENIA NA KURSACH KOLEJOWYCH

Według okólnika M. K. z dnia 8.IV 1938 (Dz. Urz. M. K. Nr. 37/38 poz. 338 przysługują pracownikom umownym, powołanym na kursy kolejowe, zatwierdzone przez M. K. za czas szkolenia na tych kursach następujące świadczenia:

1) przyjętym na kursy spoza pracowników P. K. P. — wynagrodzenie według najniższej stawki wynagrodzenia dziennego niekwalifikowanego robotnika w danej miejscowości.

2) Umownym „niestałym" i umownym „sezonowym" wynagrodzenie ostatnio pobierane.

3) Umownym „stałym" oprócz ostatnio pobieranego wynagrodzenia, ponadto diety, wzgl. zasiłki według zasad obowiązujących ogólnie na podstawie obowiązujących przepisów.

Okólnik podkreśla z naciskiem, że diety, wzgl. zasiłki przysługują wyłącznie umownym „stałym" i że nie mają do nich prawa umowni niestali i sezonowi tudzież przyjęci na kursy z poza grona pracowników P. K. P.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE
Z DZIAŁALNOŚCI PREZYDIUM ZWIĄZKU

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDIUM ZWIĄZKU

18.XI.37, w DOKP Warszawa — w sprawie postulatów wniesionych przez Zarząd Okręgowy — **Spyt.**

29.XI.37, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Pruszyński, Spyt, Lisiewicz.**

6.XII.37, w M. K. — w sprawach: awansów, listy starszeństwa, etatów i mianowań oraz godzinowego — **Siadak, Pruszyński, Spyt, Gruszczyński.**

10.XII.37, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Spyt.**

16.XII.37, w DOKP Warszawa — w sprawach kol. Cieszewskiego, Lisa i Borkowskiego — **Siadak, Spyt, Gruszczyński.**

17.XII.37, w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Spyt.**

20.XII.37, w M. K. — w sprawach: godzinowego, awansów, ryczałtu dla dyspozytorów wagonowni, motowagonowni i elektrowozowni, awansów i etatów w DOKP. Kraków, badań psychotechnicznych w DOKP. Poznań oraz przyjęć do służby warsztatowej — **Siadak, Spyt.**

22.XII.37, w M. K. — w sprawie ulg przejazdowych i biletów okresowych — **Spyt.**

23.XII.37, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego — **Pruszyński, Spyt.**

7.I.38, w M. K. — w sprawach: badań psychotechnicznych, godzinowego i sal noclegowych oraz w sprawach osobistych kol. Haczkiewicza i Motulskiego — **Siadak, Spyt.**

7.I.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie awansów w służbie elektrotrakcji — **Pruszyński.**

11.I.38, w M. K. — w sprawie badań psychotechnicznych — **Siadak, Spyt.**

13.I.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie pominiętych w awansach — **Pruszyński, Gruszczyński, Ludwisiak.**

17.I.38, w DOKP. Radom—w sprawie awansów — **Spyt.**

17.I.38, w M. K. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Pruszyński.**

20.I.38, w M. K. — w sprawie postulatów maszynistów wagonów motorowych—**Siadak, Spyt, Witkowski.**

20.I.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie awansów — **Pruszyński.**

30.I.38, w DOKP. Kraków — w sprawie awansów — **Spyt.**

31.I.38, w M. K.—w sprawie unormowania stosunków służbowych maszynistów wagonów motorowych w DOKP. Wilno — **Pruszyński.**

31.I.38, w DOKP. Poznań—w sprawie badań psychotechnicznych — **Siadak, Sporny.**

7.II.38, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego, norm przydziału trzeciaków i przeniesień w służbie parowozowej — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

8.II.38, w M. K. Biuro Pers. — w sprawie godzinowego, listy starszeństwa, awansów i dodatków dla dyspozytorów wagonowni, motowagonowni i elektrowozowni — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

12.II.38, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie „godzinowego" — **Siadak, Spyt.**

21.II.38, w M. K. Biuro Pers. — w sprawie: awansów maszynistów wag. motor., urządzenia szaf na ubrania w parowozowniach oraz w sprawie delegacyj — **Siadak, Spyt.**

25.II.38, w M. K. — konferencja w sprawie godzinowego pod przewodnictwem p. Min. Komunikacji — **Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt i Lisiewicz.**

7.III.38, w Wyższej Kom. Dyscypl. przy M. K. — obrona kol. Michalika z Krakowa — **Spyt.**

7.III.38, w M. K. — w sprawie godzinowego, trzeciaków i translokowanych oraz w sprawie urlopów dla delegatów na XIV Walny Zjazd — **Siadak, Pruszyński.**

11.III.38, w M. K. — w sprawie badań psychotechnicznych — **Siadak, Spyt.**

14.III.38, w DOKP Warszawa — w sprawach osobistych członków okręgu warszawskiego — **Siadak, Pruszyński.**

29.III.38, w M. K. Dep. Mech. — w sprawie godzinowego — **Siadak, Pruszyński, Spyt.**

31.III.38, w M. K. — w sprawie XIV Walnego Zjazdu Delegatów oraz w

sprawie absolwentów szkół technicznych — **Spyt.**

20.IV.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie postulatów maszynistów wagonów motorowych — **Pruszyński, Spyt.**

21.IV.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie postulatów maszynistów elektrowozów i dyspozytorów elektrowozowni — **Spyt.**

22.IV.38, w M. K.—w sprawie „godzinowego" — **Siadak, Pruszyński.**

26.IV.38, w DOKP. Warszawa — w sprawie umundurowania i urlopów wypoczynkowych dla pracowników umownych oraz w sprawie mianowań na stanowiska etatowe — **Siadak, Pruszyński.**

27.IV.38, w M. K. — w sprawie „godzinowego"—**Siadak, Pruszyński, Spyt.**

6.V.38, w M. K. — w sprawie „godzinowego", urlopów i umundurowania dla pracowników umownych oraz w sprawie badań psychotechnicznych w DOKP. Poznań — **Siadak, Spyt.**

9.V.38, w DOKP. Kraków—w sprawie: wyrównania różnicy w należnościach z tytułu „godzinowego" i stosowania przepisów o „godzinowym", właściwego zaszeregowania „stałych" pomoc. maszyn., umundurowania i przydziału płaszczy ochronnych — **Spyt.**

ZEBRANIA, ZJAZDY I KONFERENCJE

17.X.37 — Zebranie Koła Łazy — **Pruszyński.**

18.X.37 — Zebranie Koła Częstochowa — **Lisiewicz.**

20.X.37 — Zebranie Koła Wilno — **Spyt, Mrozek.**

21.X.37 — Zebranie Koła Toruń — **Siadak, dr Żuniak.**

22.X.37 — Zebranie Koła Gdynia— **Siadak, dr Żuniak.**

22.X.37 — Zebranie Koła Grudziądz — **Pruszyński.**

27.X.37 — Konferencja w sprawie Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój w Wodzisławiu — **Siadak, Lisiewicz, dr Żuniak.**

28.X.37 — Zebranie węzła warszawskiego — **Pruszyński, Spyt.**

29.X.37 — Zebranie Koła Koluszki — **Spyt.**

7.XI.37 — Zjazd okręgu warszawskiego — **Siadak.**

7.XI.37 — Zebranie Koła Lida — **Lisiewicz.**

13.XI.37 — Zjazd Okręgu Poznańskiego — **Siadak, Pruszyński.**

15.XI.37 — Zebranie węzła krakowskiego — **Spyt, Lisiewicz.**

18.XI.37 — Zjazd okręgu toruńskiego — **Siadak, Lisiewicz.**

20.XI.37 — Wieczór jubileuszowy w Gdyni — **Siadak.**

21.XI.37 — Zjazd okręgu radomskiego — **Spyt.**

21.XI.37 — Zebranie Koła Wołkowysk — **Pruszyński.**

22.XI.37 — Zebranie Koła Toruń i pożegnanie emerytów — **Spyt.**

23.XI.37 — Zjazd okręgu lwowskiego — **Siadak, Pruszyński.**

24.XI.37 — Zjazd okręgu katowickiego — **Spyt, Lisiewicz.**

28.XI.37 — Zjazd okręgu krakowskiego — **Siadak, Spyt.**

11.XII.37 — Zebranie Koła Gniezno — **Siadak.**

11.XII.37 — Zebranie Koła Warszawa—Praga — **Pruszyński.**

12.XII.37 — Zjazd okręgu wileńskiego — **Pruszyński, Lisiewicz.**

13.XII.37 — Zebranie Koła Kraków—Płaszów — **Spyt.**

13.XII.37 — Zebranie Koła Zagórz — **Siadak.**

19.XII.37 — Zebranie Koła Dziedzice — **Spyt.**

19.XII.37 — Poświęcenie warsztatów elektrotrakcji w Warszawie — **Lisiewicz.**

21.XII.37 — Pogrzeb śp. kol. Kołtona w Lublinie — **Spyt.**

2.I.38 — Zebranie Koła Jarocin — **Siadak.**

9.I.38 — Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego — **wszyscy członkowie Prezydium.**

15.I.38 — Zebranie członków przydzielonych do służby na F. P. T. K. w Bydgoszczy — **Siadak, dr Żuniak.**

16.I.38 — Zjazd okręgu toruńskiego — **Siadak, dr Żuniak.**

16.I.38 — Ogólny Kongres Związków Pracowniczych w Warszawie — **Pruszyński, Spyt, Lisiewicz.**

26.I.38 — Zebranie Koła Siedlce — **Pruszyński.**

26.I.38 — Zebranie Koła Sompolno — **Siadak.**

29.I.38 — Zebranie Koła Rzeszów — **Spyt.**

3.II.38 — Zebranie Koła Lublin — **Siadak, Lisiewicz.**

4.II.38 — Zebranie Koła Baranowicze — **Spyt.**

5.II.38 — Zebranie Koła Ostrołęka — **Pruszyński.**

8.II.38 — Zebranie Koła Białystok — **Lisiewicz.**

9.II.38 — Zebranie Koła Zdołbunów — **Spyt.**

10.II.38 — Zebranie Koła Karsznice — **Siadak.**

16.II.38 — Zebranie Koła Inowrocław — **Pruszyński.**

17.II.38 — Zebranie Koła Piotrków — **Lisiewicz.**

17.II.38 — Zebranie Koła Bydgoszcz — **Siadak.**

18.II.38 — Zebranie Koła Wilno — **Pruszyński.**

20.II.38 — Zebranie Koła Tarnów — **Spyt.**

20.II.38 — Zebranie Koła Rybnik— **Siadak.**

27.II.38 — Zebranie Koła Łazy — **Pruszyński.**

27.II.38 — Zebranie Koła Tarnowskie Góry — **Spyt.**

2.III.38 — Zebranie Koła Bielsko — **Spyt.**

17.III.38 — Zebranie Kół Kraków i Kraków—Płaszów — **Spyt i Lisiewicz.**

17.III.38 — Konferencja w sprawie Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój w Wodzisławiu — **Siadak.**

20.III.38 — Zjazd okręgu warszawskiego — **Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.**

20.III.38 — Zjazd okręgu katowickiego — **Hernet, Spyt.**

23.III.38 — Zebranie węzła warszawskiego — **Siadak, Pruszyński, Spyt, Lisiewicz.**

27.III.38 — Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego — **wszyscy członkowie Prezydium.**

30.III.38 — Zebranie Koła Częstochowa — **Pruszyński.**

31.III.38 — Konferencja w sprawie Spółdzielni Jastrzębie—Zdrój — **Siadak, dr Żuniak.**

10 i 11.IV.38 — Walny Zjazd Delegatów w Krakowie — **wszyscy członkowie Prezydium.**

24.IV.38 — Zebranie Koła Chebzie — **Pruszyński.**

26.IV.38 — Zebranie Koła Kutno — **Siadak.**

29.IV.38 — Zjazd okręgu lwowskiego — **Spyt, Lisiewicz.**

8.V.38 — Poświęcenie sztandaru Koła Łódź—Kaliska — **Siadak, Pruszyński, Hernet, Spyt, Lisiewicz, dr Żuniak.**

12.V.38 — Zjazd okręgu poznańskiego — **Siadak, Pruszyński.**

POZNAŃ

Zjazd Okręgowy. — Jubileusz pracy organizacyjnej kol. Michalskiego.

Dnia 12 maja rb. o godz. 10.30 odbył się w Poznaniu Zjazd Delegatów Z. Z. M. Okręgu Poznańskiego.

Zjazd zagaił prezes Okręgu, kol. **Sporny**, hasłem „Cześć wspólnej pracy", witając przybyłych delegatów oraz przedstawicieli Zarządu Głównego.

W myśl porządku obrad, szczegółowe sprawozdanie z działalności Zarządu zdawali kolejno prezes Okręgu, sekretarz, skarbnik i komisja rewizyjna.

Nad sprawozdaniem toczyła się ożywiona dyskusja i po wyczerpaniu teiże uchwalono jednogłośnie wniosek, udzielający ustępującemu Zarządowi absolutorium.

Przystąpiono do wyboru Zarządu, w skład którego weszli: kol. **Sporny** — jako prezes, kol. **Bąk** — jako sekretarz, kol. **Michalski** — jako skarbnik, oraz koledzy **Woliński i Doliński** — jako członkowie Zarządu. W skład Komisji Rewizyjnej weszli koledzy **Marcinkowski, Rudowicz i Nowak.**

Po ukonstytuowaniu się Zarządu wygłoszone zostały obszerne referaty przez członków Prezydium, kolegów **Siadaka i Pruszyńskiego,** na temat ogólnego położenia drużyn parowozowych.

W dyskusji nad referatami przemawiali liczni delegaci, po czym uchwalono rezolucję, w której Zjazd domaga się:

1) Uporządkowania stosunków służbowych przez zastosowanie do nich postanowień pragmatyki, która w służbie parowozowej przewiduje tylko dwie kategorie pracowników: etatowych i praktykantów. Tymczasem jednak w D. O. K. P. Poznań zatrudnia się pom. masz. „czasowych" już od lat 10-ciu. Przeważnie są to ludzie młodzi, którzy na P. K. P. do roku

1925, to jest do czasu powołania ich do służby wojskowej już byli pracownikami „stałymi". Po odbyciu służby wojskowej zostali przyjęci na P. K. P. lecz już jako pracownicy sezonowi i większa część prowadzona jest w listach płacy na dział R. 5. § 3. Z tego przydziału wynika, że chociaż pełnią służbę na parowozie, nie mają żadnej nadziei na jakiekolwiek ustabilizowanie swego stanowiska. Przekreślone są dla nich widoki uzyskania etatu, awansu itd. kiedy równocześnie rówieśnicy ich o analogicznym przebiegu służby kolejowej, którzy w wojsku polskim nie służyli, a więc i nie mieli przerwy w służbie kolejowej, pozostali do dziś stałymi lub nawet są pracownikami etatowymi. Czyżby służba w wojsku polskim mogła stać się w niezrozumiały dla nich sposób przeszkodą na drodze ich skromnej kariery służbowej? Niektórzy przeżyli okres upokorzenia w 1936 r., kiedy po zdaniu ścisłego egzaminu na maszynistę musieli przyjąć pracę w odcinkach drogowych.

2) Przemianowania nieetatowych pomocników maszynisty na dział 4 b.

3) Zaniechania zawieszeń w służbie maszynistów i pomocników za przeoczenie semaforu ustawionego na „stój" lub też z powodu innego wypadku kolejowego, przed ukończeniem dochodzenia i stwierdzeniem winy danego pracownika.

4) Wprowadzenia listy starszeństwa jednolitej w całym kolejnictwie i wydawania zgodnie z nią awansów oraz obsadzania turnusów.

5 Zaliczania drużynom parowozowym do wysługi emerytalnej za każdy rok służby, jeden i pół roku.

6) Zaniechania badania psychotechnicznego pracowników pozostających od kilku lat w służbie.

7) Wprowadzenia pomocy lekarskiej polegającej na wolnym wyborze lekarza.

8) Zniesienia ograniczeń w zapisywaniu lekarstw i zezwolenia lekarzom kolejowym zapisywania wszystkich środków leczniczych, niezbędnych z uwagi na stan zdrowia pracownika.

9) Urządzenia odpowiedniego oświetlenia na parowozach pociągowych, gazowego lub elektrycznego i skasowania oświetlenia naftowego, które jest nie odpowiednie do obowiązujących obecnie szybkości pociągów.

10) Przyznania dodatku „godzinowego" za czas dozorowania parowazu na zwrotnych stacjach oraz za czas pogotowia w parowozowniach macierzystych.

Po zakończeniu obrad Zjazdu odbyła się skromna uroczystość 15-lecia pracy skarbnika kol. **Michalskiego** w Zarządzie Okręgowym. Uroczystość zagaił prezes Okręgu kol. **Sporny** przemówieniem, w którym podkreślił tak rzadko spotykany wypadek wytrwania przez 15-cie lat na stanowisku skarbnika. Pomimo różnych przejść w życiu rodzinnym, nie zaprzestał kol. Michalski oddawać się pracy organizacyjnej, lecz poświęcił wszystkie swoje siły dla dobra członków, wśród których zaskarbił sobie dzięki zaletom swego charakteru i położonym zasługom, trwałe uznanie i prawdziwą wdzięczność.

W dowód uznania za wieloletnią pracę i niespożyte usługi dla organizacji, wręczono kol. **Michalskiemu** od Zarządu Okręgowego dyplom oraz skromny upominek i złożono mu życzenia osobistej pomyślności oraz zachowania pełni sił do dalszej pracy dla dobra organizacji.

W imieniu Prezydium Związku przemówił kol. **Siadak** składając równocześnie kol. Michalskiemu życzenia osobistej pomyślności i wyrażając przekonanie, iż dalsza jego działalność będzie równo owocną jak dotychczas i dekorując jubilata specjalną odznaką Związkową.

Za liczne dowody uznania dziękował z wzruszeniem kol. Michalski, zapewniając, że będzie to dlań zachętą do dalszej pracy dla dobra organizacji.

WYDAWNICTWA M. K.

Dr. Teofil Bissaga. *GEOGRAFIA KOLEJOWA POLSKI z uwzględnieniem stosunków gospodarczo - komunikacyjnych* — Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, tom 9. Warszawa 1938, str. 277. Przedmowa inż. Jana Dybowskiego. Układ graficzny projektował mgr. Tadeusz Flach.

„Całkowity brak powiązanych z sobą wiadomości dotyczących polskiej geografii kolejowej", dawał się — jak to słusznie zauważył inż. J. Dybowski w przedmowie do omawianego dzieła — dotkliwie odczuwać zwłaszcza w praktycznym życiu służbowym na P. K. P. Geografia kolejowa jest oddawna przedmiotem, którego znajomość wymagana jest przy egzaminach służbowych nie tylko na wyższe ale i na średnie oraz na niższe stanowiska służbowe. Należyta orientacja w dość zawiłym splocie zagadnień wchodzących w zakres tego przedmiotu jest nieodzownym warunkiem prawidłowego spełniania obowiązków służbowych na wielu stanowiskach, zwłaszcza obecnie, gdy Polskie Koleje Państwowe wymagają — i słusznie — od swoich pracowników zerwania z metodami biurokratycznymi i handlowego obsługiwania klienteli. Wzmagający się w tempie imponującym ruch turystyczny, krajowy i zagraniczny, otwierające się przed nami perspektywy wzmożenia tranzytowego przewozu towarów obcych — wszystko to wymaga od personelu służby wykonawczej P. K. P. znajomości podstawowych bodaj zagadnień geografii kolejowej a nawet nie tylko kolejowej ale i komunikacyjnej w ogóle.

Potrzebom tym czyni zadość dzieło Dra Teofila Bissagi o tyle, iż — zgodnie z założeniem programowym — stanowi próbę powiązania z sobą i przedstawienia w systematycznym porządku szeregu zagadnień, które można, nie bez pewnej dowolności, objąć wspólnym mianem „geografii kolejowej" czy też „komunikacyjnej". Jest to praca w pełnym znaczeniu tego słowa pionierska, jej wykończenie wymagało rozległych studiów i nie małego wysiłku a wobec tego autor zasłużył sobie na pełne uznanie i głęboką wdzięczność ze strony pracowników P. K. P., którzy z pracy jego będą korzystać. Ma ona być podręcznikiem, z którego uczyć się będą „geografii kolejowej" pracownicy kolejowi oraz uczniowie szkół zawodowych, co zwalnia zarówno autora, jak też i recenzenta od dyskusji nad zakresem, i treścią pojęcia „geografii kolejowej" z punktu widzenia ściśle naukowego, co jednakże z drugiej strony nakłada na autora obowiązek ścisłego formułowania pojęć i definicyj, unikania wszelkich hipotez i twierdzeń wątpliwych lub spornych przede wszystkim zaś bardzo sumiennej i skrupulatnej redakcji tekstu. Wszak z podręcznika tego uczyć się będą ludzie, dla których nie tylko geografia kolejowa ale często i geografia wogóle jest nauką nie znaną a uczyć się będą bezkrytycznie, z wiarą i ufnością w ścisłość twierdzeń i w pewność informacyj podanych przez autora, tym więcej, że podręcznik jest wydawnictwem oficjalnym M. K. a więc niejako urzędową, autoryzowaną instrukcją służbową.

Z prawdziwą przykrością zmuszeni jesteśmy stwierdzić, że dzieło Dra Teofila Bissagi — niestety — grzeszy aż nazbyt często brakiem owej sumienności, ścisłości i poprawności, która — jak się rzekło — jest w podręczniku tego rodzaju bezwzględnie konieczna. Mamy pełne i głębokie uznanie dla pożytecznej akcji wydawniczej M. K., życzymy akcji tej powodzenia i możemy powołać się na czynny i skuteczny a bezinteresowny nasz współudział w rozpowszechnianiu wydawanych przez M. K. podręczników technicznych. Ale dla tego właśnie sądzimy, iż nie wolno nam zauważonych w dziele Dra Bissagi błędów, omyłek i niedopatrzeń pominąć milczeniem, lecz że jest naszym obowiązkiem wskazać je i omówić w nadziei, iż w następnym wydaniu, zostaną one sprostowane, poprawione i usunięte.

Należałoby oczekiwać iż autor podręcznika „geografii kolejowej... z uwzględnieniem stosunków gospodarczo - komunikacyjnych" poda uczniom i czytelnikom swoim ścisłą i poprawną definicję podstawowych przynajmniej pojęć wchodzących w zakres jego pracy, a więc pojęcia „geografii", „komunikacji", „kolei", poszczególnych pojęć ekonomicznych, demograficznych itd. Tymczasem właśnie w tej dziedzinie informacje podane przez autora są dziwnie chwiejne, tu i ówdzie sprzeczne z sobą, gdzie indziej zaś wręcz błędne: I tak na stronie 16 podaje autor poprawną, choć ogólnikową definicję geografii która *„wyszła po za szczupłe granice opisu ziemi i w oparciu o wyniki wielu gałęzi wiedzy, wnika — z ich pomocą w zjawiska przyrodnicze, społeczne, gospodarcze, polityczne, śledzi i wykazuje ich wzajemną współzależność"* ale na stronie 18 nieoczekiwanie występuje z twierdzeniem, iż *„w przyczyny samych zjawisk geografia nie wnika"*. Tak, oczywiście, nie jest, geografia jest nauką i — jako taka — usiłuje nie tylko opisać ale i zbadać opisywane zjawiska, w ich wzajemnej współzależności i dlatego nie może się uchylić od wnikania w przyczyny tych zjawisk, czego najlepszym dowodem jest samo dzieło Szan. Autora.

„Komunikacją — powiada autor na str. 60 — *nazywamy wszelkie sposoby przekazywania na odległość wiadomości oraz przewozu ludzi i dóbr z jednego miejsca na drugie w czasie najkrótszym"*. Pomińmy już nieudolność tej definicji („na odległość"— „z jednego miejsca na drugie") i zapytajmy tylko, dlaczego koniecznie w czasie najkrótszym? Czyżby przewóz towarów Wisłą z Krakowa do Warszawy nie był komunikacją, dlatego, że koleją można ów przewóz uskutecznić w czasie krótszym, czy przewóz osób koleją z Warszawy do Lwowa nie jest komunikacją, bo aeroplanem można zajechać w czasie krótszym lub czy przewóz listu pocztą, choćby i aeroplanem nie jest komunikacją, bo wymaga czasu dłuższego niż przekazanie tej samej wiadomości na odległość drogą telegraficzną?

„Nazwa kolei" — czytamy na str. 76 — *służy w języku polskim na określenie nasypów po których biegną stalowe szyny"* — definicja jawnie niedorzeczna, nieścisła i w podręczniku tego rodzaju — nie na miejscu. *„Linię kolejową przecinającą na bardzo wielkiej odległości jedną lub dwie części świata nazywa się transkontynentalną* (str. 109) a dwa wiersze dalej czytamy, że *linie tające krańce jednej tylko części świata określa się jako kontynentalne.*

Z pojęciami ekonomicznymi nie jest lepiej: Definicja chałupnictwa, str. 45. (*„Przez zmasowanie pewnego rodzaju rzemiosła na określonym terenie powstaje t. zw. chałupnictwo"*) jak też i wyjaśnienie różnicy pomiędzy chałupnictwem a przemysłem domowym (str. 45 i 46) jest błędne, differentia specificans polega na tym, iż przemysł do-

mowy pracuje na własny rachunek i własnymi surowcami podczas gdy chałupnictwo pracuje na rachunek nakładcy (nie odbiorcy hurtownika) dostarczanym przezeń surowcem a często i jego narzędziami. *„Zadaniem przemysłu budowlanego jest* — czytamy na str. 46 — *produkcja materiałów niezbędnych do podjęcia oraz wykończenia wszelkiego rodzaju budowli i urządzeń"* — ale kilka wierszy dalej dowiadujemy się, że *„przemysł budowlany jako pochodny innych przemysłów zużywa produkcję dachówek, cegieł i t. d. „Przemysł metalowy* (str. 46) *w Polsce przetwarza w hutach górniczą produkcję krajowych i wwożonych rud żelaznych oraz złomu cynku i ołowiu"*. Nieobeznany ze sprawą czytelnik może z takiego ujęcia odnieść wrażenie, jakoby cynk i ołów wytapiano w Polsce wyłącznie ze złomu w przeciwieństwie do żelaza, które, znowu wyłącznie, wytapia się z rud.

„Treścią polityki handlowej — czytamy na str. 49 — *jest nieograniczona i wolna konkurencja"* a jednym z wyrazów tej polityki jest *„zniesienie podatków od przesyłek kolejowych"*. Znowu definicja jawnie i widocznie błędna. Polityka handlowa jest świadomym oddziaływaniem czynników państwowych na przebieg procesów gospodarczych w dziedzinie handlu, z zasadami klasycznego liberalizmu dawno już zerwały wszystkie bez wyjątku państwa a wyrazem polityki handlowej było nie tylko zniesienie podatku od przesyłek kolejowych ale i wprowadzenie tego podatku.

Autor informuje wprawdzie poprawnie, co to jest bilans płatniczy albowiem tłumaczy na str. 50 że składa się on *„z bilansu handlowego oraz z bilansu rozmaitych innych wpłat i wypłat"* — mimo to jednak daje bałamutne, nieścisłe i błędne przykłady. Czytamy np. na stronie 50: *„Kraje zamożne i uprzemysłowione mają bilans handlowy zazwyczaj bierny. Oznacza to że sprowadzają surowiec dla swego przemysłu, żywność dla ludności, wydają wiele na podróże do obcych krajów"*... *Natomiast bilans płatniczy posiadają zazwyczaj czynny, gdyż sprzedają gotowe wyroby"*. Otóż wydatki na podróże do obcych krajów nie należą do bilansu handlowego a sprzedaż gotowych wyrobów jest właśnie składnikiem bilansu handlowego i na bilans płatniczy oddziaływa tylko pośrednio.

Tyle o błędnych definicjach i bałamutnych pojęciach. Ale są też, i to liczne, błędne informacje, często wręcz niewybaczalne.

Do najjaskrawszych należy twierdzenie (str. 68) jakoby nowowybudowana, wielka magistrala kolejowa Śląsk — Bałtyk stanowiła własność prywatną. Im większą jest ta magistrala i im bardziej podstawowe znaczenie ma ona — zgodnie z zapatrywaniem autora — dla życia gospodarczego Polski tym więcej rażącym jest ten błąd, albowiem wspomniana linia jest i pozostaje nadal własnością Państwa, jak o tym świadczy art. 2 ustawy z dn. 27.IV.1931 r. Dz. U. R. P. Nr. 40, poz. 350, który postanawia: „Nieruchomości wchodzące obecnie w skład wymienionych w art. 1 linii kolejowych (Herby Nowe — Inowrocław, Nowa Wielka Wieś — Gdynia, Siemkowice — Częstochowa) pozostają własnością państwa, nieruchomości zaś, które koncesjonarjusz nabędzie w celu budowy lub eksploatacji tych linii kolejowych stają się z chwilą ich nabycia własnością państwa".

Nieprawdą jest — dalej — jakoby wapień służył do wyrobu... gipsu (str. 42), są to bowiem różne minerały (wapień — węglan wapnia, gips — siarczan wapnia), jakoby zagranicą były tylko 2 kanały morskie, tj. Sueski i Panamski (str. 28) istnieje bowiem także — i to znacznie bliżej — 3-ci kanał morski, a mianowicie Kiloński, posiadający duże znaczenie dla naszej, polskiej komunikacji morskiej, pozwala bowiem znacznie skrócić drogę z morza Bałtyckiego na Północne; nieprawdą jest jakoby do r. 1914 między b. dzielnicą austriacką a rosyjską koleje łączyły się w 2 punktach: Brody — Radziwiłłów i Szczakowa — Maczki (str. 66) istniało bowiem jeszcze i trzecie połączenie o bardzo znacznym nasileniu ruchu, a mianowicie Tarnopol — Wołoczyska nie wspominając już o Nowosielicy, jako leżącej po za obecnym terytorium Polski.

Twierdzenie, jakoby nazwa Polski pochodziła stąd, że jest ona *„krainą pól"* (str. 24) jest conajmniej ryzykowne już choćby dlatego, że wtedy, gdy nazwa ta powstała, Polska była „krainą lasów", ani Rzym ani najstarsze miasta Egiptu, ani też liczne najstarsze miasta Grecji nie leżały nad Morzem Śródziemnym a Tyr jest sam miastem Fenicji (str. 61); nieprawdą jest jakoby na wyspach brytyjskich istniały liczne kolonie fenickie (str. 16), nieprawdą jest jakoby Morze Północne i Bałtyckie posiadało już we wczesnym średniowieczu podobne znaczenie co Morze Śródziemne w starożytności (str. 61); nieprawdą jest jakoby Polska posiadała dostateczną ilość rudy żelaznej i ołowianej oraz ropy naftowej (str. 39), tudzież *„stale rosnący przyrost naturalny ludności"* (str. 54); nieprawdą jest jakoby Polacy zamieszkiwali *„zwartą masą"* południowo wschodnie połacie kraju (str. 29); nieprawdą jest wreszcie jakoby sól można było wydobywać tylko w kopalniach (str. 40).

Niestety i jeszcze raz niestety, nie tylko przytoczone wyżej informacje charakteru ogólnego są błędne. Od błędów roi się także i informacjach ściśle fachowych. Przypatrzmy się np. uważnie tablicom połączeń kolejowych z ważniejszymi krajowymi miejscowościami klimatycznymi i zdrojowiskami (str. 196 — 200). Idziemy po kolei: stacja Zabłotów (dojazd do Burkutu) nie leży na linii Stanisławów — Kołomyja, lecz na linii Kołomyja — Śniatyń; do Delatyna dojechać można nie tylko linią Stanisławów — Woronienka, ale i linią Kołomyja — Delatyn. Stacja Głębce nie leży na linii Goleszów—Wisła, lecz na linii Wisła — Głębce. Do Kosowa zajechać można nie tylko od stacji Kołomyja, lecz i od wspomnianego już Zabłotowa, obecnie zaś, po otwarciu ruchu tranzytowego przez Wyżnicę do Kut, także i od tej ostatniej stacji i to jest połączenie najbliższe (8 km.). Stacja Nowy Targ (dojazd do Szczawnicy) nie leży na linii Kraków — Skawina, lecz na linii Chabówka — Zakopane, wreszcie stacja Wilkowice — Bystra (dojazd do Szczyrku) nie leży na linii Tarnów — Krynica, lecz na położonej o 100 km. na zachód linii Bielsko — Żywiec.

Tablice, wykresy i mapy nie budzą zazwyczaj w podręcznikach tego typu, co omawiane dzieło, wątpliwości są bowiem z reguły przepisane wzgl. przerysowane z poprawnych i nie zawierających błędów wydawnictw urzędowych lub z zażywających bezspornej powagi dzieł naukowych. Trudno zresztą wymagać od recenzenta, aby sprawdzał, cyfra po cyfrze, wszystkie dane przytaczane przez autora. Tylko przypadkiem można zauważyć jakieś błędy, gdy zaś takich błędów w ogóle znajdzie się kilka — czytelnik traci w ogóle zaufanie do ścisłości i sumienności cyfr którymi autor operuje. Dzieło d-ra Bissagi także i pod tym względem nie jest bez usterek. Przypadkiem zwróciła uwagę podana na str. 26 tablica Nr. 5, zawierająca dane o powierzchni i głębokości najważniejszych jezior w Polsce. Cyfry dotyczące jezior Tatrzańskich są błędne. Największym jeziorem tatrzańskim nie jest Morskie Oko. Wielki Staw (w dolinie Pięciu Stawów Polskich) ma już na oko powierzchnię większą niż Morskie Oko, a najgłębszym jeziorem Tatrzańskim nie jest ów Wielki Staw, lecz — wedle zgodnych a najnowszych pomiarów fachowych — Czarny Staw nad Morskim Okiem. Tak samo i podany na str. 23 wykres wzniesień Polski jest oparty na błędnym założeniu jakoby najwyższe wzniesienie naszego kraju wynosiło 2.400 m. ponad poziom morza. Szczytu górskiego leżącego w całości w granicach Polski a sięgającego 2400 m. np. m. nie posiadamy, a więc może chodzić tylko o szczyt graniczny. Najwyższy szczyt graniczny Polski — Rysy — sięga wysokości 2503 m. n. p. m., gdy więc założenie jest błędne, to i wykres oraz wynikająca zeń średnia wzniesienia jest nieścisła. Z podanej na str. 97 tablicy Nr. 23 obrazującej stan każdej Dyrekcji P. K. P. z końcem r. 1937 wynika, iż koleje wąskotorowe w dyrekcji lwowskiej stanowią jakieś perpetuum mobile i jeżdżą bez końca, nie ma bowiem na nich ani jednej stacji, i ani jednego przystanku. W rysunku Nr. 27 na str. 126, wyobrażającego rozbudowę stacji węzłowych w Polsce Południowej opuszczono linię kol. Stryj — Ławoczne. Tyle zdołałem zauważyć. Już to jednak wystarczy aby wskazać na konieczność skontrolowania wszystkich tablic (i wykresów podanych przez autora.

Koniecznym jest ponad to wytknąć liczne w tekście „powiedzonka" należące do kategorii, lapsus calami, zbyt jednak częste i zbyt groteskowe jak na poważny podręcznik w wydaniu urzędowym, a więc: *„Polska jest jednym z ostatnich krajów Europy Zachodniej na przejściu ku wschodowi"* (str. 18) *„dawne głęby leśno-stepowe"* (str. 34) *„Cechy na towarach świadczące o jego pochodzeniu krajowym „Made in Poland"* (str. 49). *Pojawia się nagminnie wóz"* str. 63) *„konduktor zwany pocztylionem"* (str. 63) *„zastój gospodarczy zwany kryzysem lub zastojem ekonomicznym"* (str. 53). *„Zwężony lecz jasny obraz na całokształt zagadnienia"* (str. 54) *„klimat polski jest umiarkowany o wybitnie kontynentalnych cechach"* (str. 34) *„nieużytki stanowiące doskonałe warunki dla hodowli owiec"* (str. 38) *rasy owiec polskich dostosowane są do naszych prymitywnych warunków"* (str. 39) i t. p. Są i gorsze. Na str. 29 powiada autor co następuje: *„przyrost naturalny t. j. różnica między liczbą zgonów a urodzin na 1000 mieszkańców wynosi w Polsce średnio około 450.000.* co uważać należy za płodność iście bezkonkurencyjną i poza tym chyba nigdzie na świecie nie spotykaną. Na str. 76 czytamy, iż *„tor znano już w starożytnym Egipcie, Palmirze, Grecji a nawet w Pompei"* i że *„były to rowki wyżłobione w kamiennej jezdni, wygładzone i szerokością odpowiadające rozstawom kół u wozów"*.

Na str. 52 informuje nas autor iż *„Polska sprowadza przede wszystkim surowce a nawet gotowe wyroby"*, poczym bez zająknienia wymienia w liczbie owych surowców i gotowych wyrobów... śledzie, zapewne dlatego że sprowadza się je w stanie surowym i że są one wyrobem zupełnie gotowym od głowy aż do ogona.

Można by przykładów podobnych przytoczyć więcej, sądzimy jednak że i to wystarczy, aby usprawiedliwić podniesiony na wstępie, zarzut braku należytej sumienności, ścisłości i poprawności w opracowaniu omawianego podręcznika.

Na zakończenie kilka uwag pod adresem wydawnictwa: Układ graficzny jest bezwątpienia niezwykły i oryginalny, raczej jednak dziwaczny niż celowy i właściwy. Druk piękny, łatwo czytelny, wykonanie staranne, rysunki i fotografie wykonane czysto, a dobrane należycie. Jednakże wtłoczenie, dłuższych zwłaszcza tytułów w zbyteczne ramki, czyni jest nieczytelnymi, a spis treści (str. 7, 8 i 9) poszatkowany pionowymi i poziomymi, grubszymi i cieńszymi kreskami oraz upstrzony wyrzuconymi poza ramki cyframi utrudnia a nawet wręcz uniemożliwia szybką orientację i sprawne wyszukanie potrzebnego rozdziału. W grafice, tak zresztą jak i wszędzie, ideałem powinna być celowość i prostota, a przeciw temu grzeszy graficzny układ dzieła Dra Bissagi w wielu miejscach.

J. M. Z.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15